ஐயப்பன்கோயில் சீசன் போன்ற காலங்களில் ஏராளமான சுற்றுலாப் பயணிகள் இந்த நீர்வீழ்ச்சிக்கு வருகிறார்கள். எந்தவித அடிப்படை வசதியும் இல்லாததால் மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். எதைக் கேட்டாலும் கொடுக்கக்கூடிய அட்சயபாத்திரமாக விளங்கும், அள்ளித் தருகின்ற மாண்புமிகு அம்மாவின் அரசு, ராஜபாளையம் தொகுதி மக்களின் நீண்ட நாள் கோரிக்கையை ஏற்று, அய்யனார்கோயில் பகுதியைச் சுற்றுலாத் தலமாக அறிவிக்க வேண்டுமென மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை அன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: *மாண்புமிகு சுற்றுலாத் துறை அமைச்சர் அவர்கள்.*

மாண்புமிகு திருமதி எஸ். கோகுல இந்திரா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னதற்கிணங்க, நேரடியாகச் சென்று ஆய்வு செய்து மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அம்மா அவர்களுடைய அரசு நிச்சயமாக இந்த நிதியாண்டில் அம்மா அவர்களுடைய அனுமதியோடு அடிப்படை வசதிகளும், சுற்றுலாப் பயணிகளாக வரக்கூடியவர்களுக்கான வசதியும் செய்து தரப்படும் என்பதை இந்த நேரத்திலே தங்கள்வாயிலாகத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: *வினா வரிசை எண் 27, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. அ. சவுந்தரராசன், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள்.*

27—

ஓட்டுநர்கள்

***4620—திரு. அ. சவுந்தரராசன்:**

மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) நீண்ட தூர பேருந்துகளில் இரண்டு ஓட்டுநர்களை பணியமர்த்த அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம், எனில், எப்போது?

மாண்புமிகு திரு. வி. செந்தில்பாலாஜி, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

2012 மார்ச் 30]

(அ) மற்றும் (ஆ) நீண்ட தூரம் செல்லக்கூடிய அரசுப் பேருந்துகளில் இரண்டு ஓட்டுநர்கள் அதாவது ஓட்டுநருடன் இணைந்த நடத்துனர் நியமிக்கும் முறை மாண்புமிகு இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அம்மா அவர்களின் பொற்கால ஆட்சியில் 1994 ஆம் ஆண்டு முதல் நடைமுறையில் இருந்து வருகிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

திரு. அ. சவுந்தரராசன்: *மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மிக முக்கியமான உயிர் தொடர்பான ஒரு பிரச்சினை குறித்து சில கேள்விகளை நான் எழுப்ப விரும்புகிறேன். இரண்டு ஓட்டுனர்கள், ஒரு நடத்துனர் என்று தொலைதூரப் பேருந்துகளில் 5 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு இருந்தது. அதற்குப் பிறகு படிப்படியாக, இப்போது ஒரு ஓட்டுனர், ஒரு நடத்துனர், 2 ஓட்டுனர், ஒரு நடத்துனர்,* Driver–cum–Conductor *என ஒருவர்தான் வண்டியிலேயே இருப்பார்; நடத்துனரே இருக்கமாட்டார். அதற்குப் பிறகு ஒரு* Driver, *இன்னொருவர்* Driver–cum– Conductor. *நீண்ட தூரங்களிலே ஒரு* Driver, *இன்னொருவர்* Driver–cum–Conductor *என்ற வகையிலேதான் இப்பொழுது அதிகம் செயல்படுத்தப்படுகிறது. இதன் விளைவாக 714 கிலோ மீட்டருக்குத் தொடர்ச்சியாக அவர்கள் போய்க்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒரு* Driver, *ஒரு* Conductor *இருக்கிற இடத்திலேயும் 700 கிலோ மீட்டருக்கு ஒருவர் போய்க்கொண்டிருக்கிறார். (குறுக்கீடு)*

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: *கேள்விக்கு வாருங்கள். அதையெல்லாம் மானியக் கோரிக்கையின்போது பேசிக் கொள்ளலாம்.*

திரு. அ. சவுந்தரராசன்: *கேள்வி என்னவென்றால், 2* Driver, *ஒரு* Conductor *என்ற முறையில் இப்பொழுது* S.E.T.C.–*இல் பெரும்பாலான வழித்தடங்களில் இல்லை. அதை சீர்செய்யாமல் விபத்துகளைக் குறைக்க முடியாது. அமைச்சர் இரண்டு* Driver–*கள், ஒரு* Conductor *என்பதைச் செயல்படுத்த வேண்டும் என்பதும், ஒரு* Driver, *ஒரு* Conductor *என்ற முறையில் ஓட்டுகின்றபோது 9 மணி நேர இடைவெளிக்குப் பிறகுதான் அடுத்த* duty *கொடுக்கப்பட வேண்டும் என்பதும் மீறப்படுகிறது. சட்ட விரோதமாக நம்முடைய நிருவாகங்கள் செயல்படுவதைத் தடுக்க வேண்டும் என்பதும்தான் எனது வேண்டுகோள்.*

[2012 மார்ச் 30

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு திரு. வி. செந்தில்பாலாஜி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நீண்ட தூரம் செல்லக்கூடிய பேருந்துகள், உதாரணத்திற்கு நாகர்கோவிலிலிருந்து சென்னை செல்லக்கூடிய பேருந்துகள், நாகர்கோவிலிலேயே முழுக்க, முழுக்க அந்தப் பேருந்துகளில் பயணிகள் பயணம் செய்யக்கூடிய இருக்கைகள் நிரப்பட்டுவிடுகின்றன. வருகின்ற வழிகளில் குறிப்பாக திருச்சி, விழுப்புரம், போன்ற வழித்தடங்களில் மட்டுமே பயணிகள் ஏறக்கூடிய அளவிற்கு, சில நிறுத்தங்களில் மட்டும் செல்லக்கூடிய பேருந்துகள் விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய பேருந்துகள். அந்தப் பேருந்துகளில் இரண்டு ஓட்டுநர்கள் பணி செய்கிறார்கள். இரண்டு ஓட்டுநர்கள் பணி செய்கின்றபோது ஒருவர் நடத்துனர் பணியைச் சேர்த்து கவனிக்கின்றார். மற்ற நேரங்களில் அவர் ஓய்வு எடுக்கக்கூடிய வாய்ப்புகள் இருக்கின்றன. இந்த நடைமுறை என்பது அரசினுடைய சட்டதிட்டங்களுக்கு உட்பட்டது. குறிப்பாக, மோட்டார் வாகனத் தொழிலாளர் சட்டம் 1961–இன்படி வரையறுக்கப்பட்டு, இரண்டு ஓட்டுநர்கள் பணியாற்றக்கூடிய வாய்ப்பு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் புரட்சித் தலைவி அம்மா அவர்கள் உத்தரவின்படி 1994 ஆம் ஆண்டு முதல் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டு அது நடைமுறையில் உள்ளது. தற்போது அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் 1,477 பேர் ஓட்டுநர்கள் மற்றும் நடத்துனர்களாகப் பணி செய்து, சிறப்பாகப் பணியாற்றி வருகிறார்கள் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 10—55

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. அ. சவுந்தரராசன் அவர்கள்.

திரு. அ. சவுந்தரராசன்: இப்போதும் அதிகமான பேருந்து வழித் தடங்களில் இரண்டு ஓட்டுநர், ஒரு நடத்துனர் இல்லாத நிலை இருக்கிறது என்பதை நான் மீண்டும் வலியுறுத்துகிறேன். தயவுசெய்து நடவடிக்கை எடுக்குமாறு தங்களை நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

2012 மார்ச் 30]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு திரு. வி. செந்தில்பாலாஜி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நீண்டநெடிய தூரம் செல்லக்கூடிய பேருந்துகளில் ஏதேனும் சில வழித் தடங்களில் அவ்வாறு இருக்குமேயானால், மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் எழுத்துமூலமாகக் கொடுக்கின்றபட்சத்தில் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் புரட்சித் தலைவி அம்மா அவர்களுடைய நல்லாட்சியில் நிச்சயம் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா வரிசை எண் 28, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. டி. சுரேஷ்குமார், மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் அவர்கள்.

28—

விபத்துக் காப்பீடு

***6708—திரு. டி. சுரேஷ்குமார்:**

மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்காணும் வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கல் உடைக்கும் தொழிலாளர்களுக்கு விபத்துக் காப்பீட்டுத் திட்டத்தின்கீழ் நிவாரணம் வழங்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது?

மாண்புமிகு திரு. சி.த. செல்லப்பாண்டியன், தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) மற்றும் (ஆ) 1948 ஆம் ஆண்டு தொழிற்சாலைகள் சட்டத்தின்கீழ், பதிவு பெற்ற கல் உடைக்கும் தொழிற்சாலைகளில் பணிபுரியும் கல் உடைக்கும் தொழிலாளிகளுக்கு விபத்து ஏற்பட்டால் 1948 ஆம் ஆண்டு தொழிலாளர் மாநில ஈட்டுறுதிச் சட்டத்தின்படி காப்பீட்டு வசதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. மேலும், 1948 ஆம் ஆண்டு தொழிலாளர் மாநில ஈட்டுறுதிச் சட்டத்தின்கீழ் வராத தொழிற்சாலைகளில் பணிபுரியும் கல் உடைக்கும் தொழிலாளிகளுக்கு விபத்து ஏற்பட்டால் 1923 ஆம் வருட பணியாளர்கள் இழப்பீட்டுச் சட்டத்தின்கீழ் இழப்பீடு பெற இயலும். தொழிற்சாலைகள் சட்டத்தின்கீழ் வராத இடங்களில்